

Foto: Janneke Bos

INFO 20M

Informatieblad grote pleziervaart

INFO 20M
Informatieblad grote pleziervaart

*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" is bedoeld voor eigenaren, schippers en andere betrokkenen van pleziervaartuigen langer dan 20 meter zoals:*
- voormalige binnenvaartschepen
- voormalige zeeschepen
- voormalige vissersschepen
- voormalige marineschepen
- voormalige sleep- en duwboten
- woonschepen
- als pleziervaartuig gebouwde schepen
*Het "**Informatieblad grote pleziervaart**" geeft aan deze doelgroep informatie over de nautische wetgeving en voorlichting omtrent (technische) installaties aan boord.*

ISSN: **1872-7824**

Initiatief: Henk Bos
Coverfoto: Janneke Bos
Vormgeving: Henk Bos
Correctoren: Ge Bos Thoma, Henk Bos en Janneke Bos
Aan dit nummer werkte mee: Janneke Bos (JB), Henk Bos (HB), Paul van Ommen (PvO), Simon de Waard (SdW)

Productie en uitgever: Henk en Janneke Bos (Expertisebureau Bos) (c) 2006-2009
Website: ***http://www.xs4all.nl/~bosq***
Hasebroekstraat 7, 1962 SV Heemskerk, Tel: 0251-230 050, e-mail: ***bosq@xs4all.nl***

Verspreiding:
***Info 20M** wordt gratis via e-mail door de volgende organisaties verspreid:*
- de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB)
- de Stichting tot behoud van Authentieke Stoomvaartuigen en Motorsleepboten (BASM)
- de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC)
- de Vereniging de Motorsleepboot (VDMS) en de Vereniging de Sleper (VDS)
- de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW)
- Zeekadetkorps Nederland (ZKK)
- Scouting Nederland (SN)
*Andere organisaties kunnen zich bij de uitgever melden. **Info 20M** is tevens te downloaden via de website.*

***Info 20M** is een voortzetting van de reeks voorlichtingsbladen genaamd **M3-blad** die in het tijdvak 1987 tot 1995 geschreven zijn voor Scouting groepen met een wachtschip (een voormalig binnenschip in gebruik als clubhuis). M3-blad nummer 1 t/m 21 zijn op aanvraag te verkrijgen. Zie index op de website.*

Voorwoord

Stoelendans
In mei 2009 heeft een (inter)nationale stoelendans plaats gevonden. Onze man in Brussel, Wim Zondag, is met pensioen gegaan. Wim is opgevolgd door Eise Mulder, die op zijn beurt plaats maakte bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze plek is opgevuld door Leendert Korvink die van de Inspectie Verkeer en Waterstaat naar DGLM is verhuisd. De plek bij IVW is nog niet opgevuld. Gelukkig kan de historische scheepvaart op beide heren blijven rekenen en worden onze belangen steeds behartigd.

Ook binnen de FONV commissie wet- en regelgeving heeft een wisseling plaats gevonden. Paul van Ommen heeft Janneke Bos als voorzitter opgevolgd.

Tot slot hebben we afscheid genomen van de LVBHB voorzitter Aat van der Giessen. Op 28 mei is hij na een lang ziekbed overleden. Tot er een nieuwe voorzitter is gevonden is Govert van Wesel tijdelijk plaatsvervangend voorzitter van de LVBHB. Op zaterdag 1 augustus zal tijdens de reunie van de LVBHB in Tilburg stil gestaan worden bij dit verlies.

1 juli 2009
Op 1 juli 2009 wordt in Nederland de Binnenvaartwet met het bijbehorende Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling van kracht. Daarmee wordt ook de Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG voor Nederlandse schepen van toepassing.

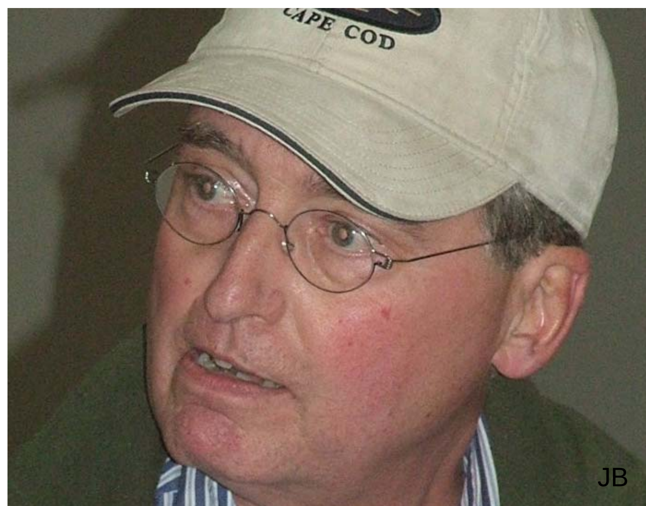
Het certificaat van onderzoek en de nieuwe indeling voor de vaarbewijzen gaan met de invoering van de Binnenvaartwet ook per 1 juli 2009 gelden voor vrijwel alle binnenvaart, dus ook voor de grote pleziervaart. Deze 2 onderwerpen worden in 2 aparte documenten uitgebreid behandeld.

Janneke Bos
Hoofdredacteur

Inhoudsopgave

In memoriam: Aat van der Giessen 3
Paul van Ommen: nieuwe voorzitter FONV CWR 4
Afscheid van de oude voorzitter van de FONV CWR 4
Voortgang rondom het Blauwfonds 5
België pas marifoonplicht voor Nederlandse schepen aan 5
Nieuwe website voor officiële overheidspublicaties 6
TV programma's: varen als toen 6
Voortgang hoofdstuk 19 7
Binnenvaartregeling gepubliceerd 7
Uitspraak van de rechter over het gebruik van normen in Nederlandse wetgeving 8
Compleet verhaal over het certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen na 1 juli 2009 8
Compleet verhaal over de vaarbewijzen voor pleziervaartuigen op de Nederlandse wateren na 1 juli 2009 8
Gas aan boord deel 3 9
Drukregelaars 9
Gasslang 12

In memoriam: Aat van der Giessen



De vergadering van de FONV commissie wet- en regelgeving (CWR) in mei 2009 was gewijd aan de overdracht van het voorzitterschap van de commissie. Janneke Bos gaf het stokje over aan Paul van Ommen. Bij deze bijzondere vergadering was Aat van der Giessen aanwezig. Aat was als voorzitter van de Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig (LVBHB) een vast lid van de FONV commissie wet- en regelgeving. Hij heeft zich flink ingezet voor de belangen van de leden en voor andere historische vaartuigen.

Zo heeft hij o.a. een flinke inspanning geleverd aan de tekst van het EMH voorstel met betrekking tot de invulling van hoofdstuk 19 (historische schepen) voor de Europese richtlijn. Als scheepsbouwer en liefhebber van stoom kon hij zijn kennis van historische schepen hierbij goed gebruiken. Ook zijn diplomatie en zijn gevoel voor processen hebben geholpen om de juiste beslissingen te nemen de afgelopen jaren. Tijdens de mei vergadering was duidelijk te zien dat het niet goed met de gezondheid van Aat ging, toch wilde hij bij deze vergadering aanwezig zijn. Graag had hij ook de zomerreunie in Tilburg mee willen maken, maar zover zal het nooit komen. De vaste leden van de CWR hebben na afloop van de vergadering nog uitgebreid met Aat gesproken. Het gevecht tegen kanker heeft Aat uiteindelijk verloren op 28 mei 2009. Aat is 61 jaar geworden.

Op de website van de LVBHB heeft de tijdelijke plaatsvervangende voorzitter Govert van Wesel een in memoriam voor Aat geschreven:
http://www.lvbhb.nl/joomla/index.php?option=com_content&view=article&id=342:aat-van-der-giessen-overleden&catid=35:niews-van-leden&Itemid=53

Ook in het Weekblad Schuttevaer en op hun website is aandacht besteedt aan het overlijden van Aat van der Giessen:
http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid11296-aat-van-der-giessen-overlijdt.html

Aat was een gewaardeerd lid van de commissie wet- en regelgeving. (JB)



Links de nieuwe voorzitter Paul van Ommen, rechts de oude voorzitter Janneke Bos.

Paul van Ommen: nieuwe voorzitter FONV commissie wet- en regelgeving

Het is door mijn vader (die zich overigens van geen kwaad bewust is) dat ik aangeschoven ben in de commissie wet - en regelgeving van het FONV. "Sluit je aan. Doe iets voor de samenleving!" Dat riep hij mij steevast toe als hij thuis kwam van politieke vergaderingen, ouderlingactiviteiten of andere zinnige tijdsbestedingen en mij lusteloos achter de televisie aantrof. Mijn vader is nog van de generatie die het vanzelfsprekend vindt dat men zich verenigt.

Het heeft lang geduurd (ik ben nu 45) maar het is er dan toch van gekomen. Ik heb de kerk al lang geleden verlaten en ik mis een helder definieerbare politieke overtuiging (of de overtuiging dat ik anderen daarvan zou moeten overtuigen) en wil me nu dus inzetten voor dat waar ik van denk in ieder geval iets af te weten: bootjes. Geheel belangeloos is die bijdrage niet. Ik woon op een vaarbare motorklipper in Amsterdam, (een prachtig schip edoch zonder stamboek vermelding) en regels raken mij dus ook. Met wet- en regelgeving heb ik ervaring opgedaan bij de BBZ, de vereniging voor beroepschartervaart, waar ik drie jaar als directeur werkte en nu weer bijna een jaar als beleidsmedewerker. Ik geef toe dat dat een wat ongebruikelijk carrière verloop is, maar hecht er hier aan te vermelden dat het geenszins exemplarisch is voor de rest van mijn activiteiten (afgezien van mijn professionele vaarcarrière dan, die ik begon als stuurman ter koopvaardij en eindigde als rondvaartbootschipper).

Ik hoop met het voorzitterschap een bijdrage te kunnen leveren aan de goed bezette commissie. Er is veel kennis en ervaring aanwezig. Samen moeten we toch goed in staat worden geacht om te zorgen dat beleidsmakers zich steeds rekenschap zullen geven van de belangen van de historisch vloot. (PvO)

Afscheid van de oude voorzitter van de FONV commissie wet- en regelgeving

In 2001 kwamen enkele leden van de LVBHB bij elkaar. Allemaal hadden ze het idee dat door de overheid wet- en regelgeving gemaakt werd die zonder de historische schepen te raadplegen, over de groep werd uitgestrooid. Dat kon toch ook anders. Van tevoren weten welke wetgeving er allemaal stond aan te komen en wellicht zelfs meepraten over de invulling van wetgeving? Een klein groepje besloot om hiermee aan de slag te gaan. Dit kleine groepje kreeg vervolgens erkenning doordat de FONV het als werkgroep onder haar vleugels nam. In de loop der jaren zijn heel wat wetten en regels voorbij gekomen.

In 2004 begon de Binnenvaartwet. Meteen vanaf de eerste inspraak ronde heeft de werkgroep zijn stem laten horen. Het gevolg: we mochten meepraten als vertegenwoordigers van de grote historische pleziervaart in de officiële klankbordgroepen van de overheid. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in aangepaste wetgeving. Voor de bereikte resultaten zie Info20M nummer 39. Vanaf 2004 is de werkgroep uitgebreid met andere organisaties die dezelfde

type schepen en dezelfde belangen hebben zoals Scouting, het Zeekadetkorps en pleziervaartorganisatie. In 2008 heeft de werkgroep de status van vaste commissie van de FONV gekregen. Hierdoor is ook de verantwoordelijkheid en de formele werkwijze ten opzichte van het bestuur van de FONV goed belegd. De commissie bestaat nu uit nautische (wetgevings) experts die de belangen van de historische (woon)schepen goed kan behartigen. Vanaf het begin in 2001 is Janneke Bos de voorzitter van deze groep geweest. Nu met de invoering van de Binnenvaartwet en de Europese richtlijn is het een mooi moment om het voorzitterstokje over te geven aan Paul van Ommen. Janneke blijft nog wel lid van de commissie wet- en regelgeving en blijft betrokken bij het uitgeven van het informatieblad Info20M. (JB)

Voortgang rondom het Blauwfonds

Tijdens de HISWA is in maart 2009 door de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) een conferentie gehouden over het Blauwfonds. Hierbij waren o.a. vertegenwoordigers van de FONV en de LWO aanwezig. Door een aantal organisaties zijn voordrachten gehouden met hun ideeën over de invulling van het Blauwfonds:
- de Stichting Recreatietoervaart Nederland
- de heer Gabor, voorzitter van de Taskforce versterking recreatietoervaart
- de heer Guido van Woerkom, directeur van de ANWB
- de heer Simmers, bestuurslid van het Watersportverbond
- de heer Ezinga, voorzitter van de HISWA vereniging
- de heer Bloot, directeur Sportvisserij Nederland
- de heer Kooy, directeur Nationaal Groenfonds

Een verslag van alle voordrachten en de plenaire discussie die daarop volgde is te vinden op *www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm*.

Vervolgens heeft het bestuur van de FONV een brief naar de minister van LNV gestuurd met daarin haar mening over het Blauwfonds. Hieronder een stukje uit de brief:
- *het introductiedossier geeft een aantal duidelijke redenen waarom de commissie Kamminga indertijd adviseerde dat de invoering van een vaartuigenbelasting geen haalbare kaart was. Wij constateren dat de adviezen van de Taskforce deze redenen volstrekt onvoldoende wegnemen*
- *het advies van de Taskforce wijst het invoeren van een vaartuigbelasting af en past vervolgens een semantische manoeuvre via een 'stimuleringsfonds' toe om in wezen toch een door de gebruikers als zodanig ervaren 'vaartuigenbelasting' in te voeren*
- *het advies van de Taskforce geeft een aantal aanbevelingen in prioriteitsvolgorde. Bij de 2e aanbeveling van het afkopen van de huidige brug-, sluis- en tolgelden zetten we grote vraagtekens bij de juridische haalbaarheid. Dit wordt nog versterkt door de zeer langdurige periode die dit soort procedures vergen en door de ons inziens te lage inschatting van de hiervoor benodigde financiële middelen*
- *de overheid neigt voor weggebruikers over te gaan van houderschapsbelasting naar gebruiksbelasting; op het water geldt tot nu toe nog overwegend een gebruiksbelasting; de taskforce adviezen gaan in de richting van juist weer een houderbelasting wat leidt tot verwarrende strijdigheid in overheidsbeleid*
- *de invoering van het Blauwfonds leidt tot toename van regelgeving, terwijl juist de toervaarders al een groot aantal wijzigingen en toename van regelgeving in de laatste drie jaren hebben ondervonden als gevolg van wijzigingen van milieumaatregelen, lozingsbesluiten, binnenvaartwet e.d.; dit is in onze visie strijdig met het voorgenomen overheidsbeleid tot vermindering van regelgeving*
- *het aantal keuring- en toezichtinstanties op vaarbewegingen is aanzienlijk, momenteel zijn al ruim 10 verschillende instanties betrokken bij toezicht/beheer/keuring van vaartuigen en/of vaarwegen; de instelling van het Blauwfonds maakt dit aantal groter en nog verwarrender*
- *de huidige registratie van snelle vaartuigen door de RDW blijkt in de praktijk dermate onzorgvuldig dat diverse overheidsinstanties afzien van handhaving van de betreffende wet- en regelgeving hiervoor*
- *het cultureel varend erfgoed in Nederland is het meest omvangrijke in Europa en dit is momenteel vrijwel geheel particulier initiatief en particulier gefinancierd; bovengenoemde wijziging van wet- en regelgeving heeft reeds geleid tot beduidende toename van lasten; instelling van het Blauwfonds leidt tot grote lastenverzwaring voor de particulier per object en zal ongetwijfeld rampzalige negatieve invloed hebben op de bereidheid tot instandhouding van het huidige varende erfgoed*
- *wij constateren een zorgwekkende onbalans in de inschatting van de inkomsten en de zeer summier aangegeven benodigde uitgaven voor organisatie en handhaving*

Het bestuur van de FONV heeft haar zorgen hierover expliciet geuit aan Minister Verburg van LNV. De brief van de FONV is terug te vinden via *www.xs4all.nl/~bosq/nieuws.htm*.

In april zijn ambtenaren van het ministerie van LNV om de tafel gaan zitten met vertegenwoordigers van de SRN, de HISWA, de ANWB en het Watersportverbond. Daarbij zijn de negatieve reacties van de diverse organisaties aan de orde gekomen. De organisaties is gevraagd nog eens goed na te denken over de invulling van het Blauwfonds. De minister van LNV is gevraagd om het komende jaar geen besluit te nemen over het Blauwfonds. (JB)

België past marifoonplicht voor Nederlandse schepen aan

Sinds 1 januari 2009 zijn pleziervaartuigen, die op de Belgische binnenwateren varen, verplicht om twee marifoons aan boord te hebben. Die verplichting gold ook voor schepen onder Nederlandse vlag. Het Watersport verbond heeft daartegen bezwaar gemaakt bij de Belgische autoriteiten. In de ogen van het Watersportverbond is de verplichting om twee marifoons aan boord te hebben een nodeloze belemmering van de internationale toervaart, terwijl de veiligheid op het water er niet echt door wordt verbeterd.
Het bezwaarschrift van het Watersportverbond is besproken in het overleg, dat de Vlaamse Vereniging voor Watersport (VVW) heeft met de Federale Overheid in België. Woensdag 29 april is bekend geworden, dat de wet zal worden aangepast en dat de verplichting voor de tweede

marifoon, in ieder geval voor Nederlandse pleziervaartuigen, zal vervallen. Nederlandse pleziervaartuigen, langer dan 7 meter, zullen op de Belgische binnenwateren dan nog slechts één marifoon verplicht aan boord moeten hebben.
Vooruitlopend op de wetswijziging zullen Nederlandse pleziervaartuigen de komende zomer door de Belgische scheepvaartpolitie niet gecontroleerd worden op het bezit van een tweede marifoon.

Bron: Watersportverbond

Nieuwe website voor officiële overheidpublicaties

Iedereen die wel eens een officiële publicatie zoals een wet gedownload heeft kent de website *www.overheid.nl/op*. Deze website is vervangen door een nieuwe website: *https://zoek.officielebekendmakingen.nl*. Op de nieuwe website is het mogelijk om via meer mogelijkheden te zoeken. Bovendien is het nu mogelijk om zoektermen op te geven nadat u bent ingelogd, waarna u per email vanzelf het nieuws krijgt dat er iets gepubliceerd is. (JB)

Hieronder informatie van de website:
Naar verwachting treedt op 1 juli 2009 de Wet elektronische bekendmaking in werking. Vanaf deze datum zullen Staatsblad, Tractatenblad en Staatscourant niet meer als papieren uitgave verschijnen, maar digitaal worden gepubliceerd.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van de wet zijn de officiële publicaties vanaf nu te raadplegen op een nieuw adres:
https://zoek.officielebekendmakingen.nl/Pages/UitgebreidZoeken.aspx.
Officiële publicaties zoals u dat tot nu toe bezocht, is te vinden op *http://www.overheid.nl/op_oud*.
De nieuwe versie biedt u meer en betere mogelijkheden om officiële publicaties te vinden. U kunt:
o snel zoeken via de zoekbox links boven in het scherm
o uitgebreid zoeken via de knop 'Zoek uitgebreid', eveneens links boven in het scherm
o uitgebreid zoeken per publicatiesoort (klik eerst op 'Zoek uitgebreid' en vervolgens op een specifieke publicatie links in het scherm)
o bladeren in de officiële publicaties door te klikken op de tabbladen 'Per dag', 'Afgelopen week' en 'Afgelopen maand'.

Registreren
Staatsblad, Staatscourant en Tractatenblad in Pdf-formaat met een uitgiftedatum vanaf 1 juli 2009 vormen een bekendmaking in de zin van de Grondwet. Voor die datum geldt dat alleen publicaties in de gedrukte bladen een officieel karakter hebben. Staatscourantpublicaties van voor 1 juli 2009 zijn slechts deels elektronisch beschikbaar.
zoek.officielebekendmakingen.nl kent een zoekdienst met attenderingsfunctie. Met deze functie kunt u een zoekvraag laten registreren. De gebruiker wordt vervolgens via een e-mailtje op de hoogte gesteld als er nieuwe wet- en regelgeving verschijnt die te maken heeft met de opgeslagen zoekvraag.
Als u zich wilt attenderen op zoekvragen dient u geregistreerd en ingelogd te zijn. Als u ingelogd bent, kunt u ook eventueel opgeslagen zoekvragen verwijderen of wijzigen.

Bron: overheid.nl

TV programma's: varen als toen

Nu op TV West en TV Rijnmond: documentaireserie in 6 delen over Varen als Toen

Varen als Toen is een serie human interest programma's over de mensen die in Zuid-Holland historische schepen restaureren, beheren en in de vaart houden.

Als dé waterprovincie bij uitstek is Zuid-Holland thuishaven van een indrukwekkende vloot varend erfgoed. Varen als Toen laat u in 5 afleveringen kennis maken met de bemanning van diverse schepen uit de vrachtvaart, marine, pleziervaart, sleepvaart en visserij. De zesde aflevering gaat over de historische werven waar zij hun schepen restaureren en onderhouden.

www.varenalstoen.nl

Vervoer over water... beurtvaarders, mijnenvegers, historische havens, droogdokken, westlanders, sleepvaart, visserij, historische werven, marine: al deze disciplines horen bij Varen als Toen, en de belangstelling ervoor is groter dan ooit.

Reden genoeg vond het Erfgoedhuis Zuid-Holland om er via een 6-delige documentaire aandacht aan te besteden. Afgelopen jaar werden vele schippers, vrijwilligers, nazaten van mensen die vroeger werkzaam waren als beurtschipper of destijds beroepsmatig bij varen waren betrokken, gevolgd door een cameraploeg. Dat leverde prachtige beelden op die TV West en Rijnmond vanaf 5 juni in de komende weken zullen uitzenden. Na afloop van de uitzendingen komt er een DVD beschikbaar.

Deze documentaireserie geeft een kijkje in de wereld achter het varende erfgoed in de provincie Zuid-Holland. Het gaat om de mensen en organisaties achter die schepen, maar ook om de schepen zelf. Aan de hand van de vroegere branche waarin deze schepen een hoofdrol speelden, worden verschillende typen getoond. De eigenaren, mensen met passie en doorzettingsvermogen vertellen over de geschiedenis van hun schip en over het 'in de vaart houden' ervan. Daardoor krijgt de kijker een brede blik op deze rijke historie, die nog altijd actueel is en via havendagen veel belangstelling krijgt. Het Erfgoedhuis ondersteunt al jarenlang ook het historische varende erfgoed via diverse projecten.

TV West en TV Rijnmond zenden deze documentaire beiden in zijn geheel uit.

TV Rijnmond:
Vanaf vrijdag 5 juni om 17.25 uur, en dan ieder uur herhaling tot zaterdag eind van de middag. Wekelijks op

vrijdag, dus aflevering 2 op 12 juni, aflevering 3 op 19 juni, aflevering 4 op 26 juni, aflevering 5 op 3 juli en aflevering 6 op 10 juli.

TV West:
Start 1 week later, dus aflevering 1 op vrijdag 12 juni, en vervolgens de vrijdagen 19 juni, 26 juni, 3 juli, 10 juli en 17 juli voor aflevering 2 t/m 6. Tijdstip: 17:25 uur, elk uur tot de andere dag 17:00 (laatste keer dus op zaterdag om 16:25 uur). Varen als toen wordt niet uitgezonden op vrijdagavond tussen 18.00 en 19.00 uur, en op zaterdag niet tussen 10.00 en 11.00 uur, en niet tussen 15.00 en 16.00 uur.

Deze serie kwam tot stand doordat het Erfgoedhuis ZH het initiatief nam. De Provincie Zuid-Holland heeft deze serie bekostigd. Alle schippers en vrijwilligers op de schepen hebben hun medewerking verleend. Bureau Op Koers en The Worx tekenden voor de productie.

Bron: RTV West en *www.varenalstoen.nl*

De regionale omroepen hebben beide ook de TV afleveringen op internet staan nadat ze zijn uitgezonden. Zoeken op "Varen als toen".

Bekijk vorige afleveringen op TV West:
http://www.rtvwest.nl/archief/programma_overzicht?id=147
De 1e aflevering gaat over de vrachtvaart, de 2e aflevering over de pleziervaart. (JB)

Voortgang hoofdstuk 19

In januari 2009 heeft de Europese koepelorganisatie van alle behoudsorganisaties, de EMH, het nieuwe voorstel voor hoofdstuk 19 (historische schepen) voor de Europese richtlijn 2006/87/EG aangeboden aan de Europese commissie ter behandeling. Dit voorstel is in april 2009 door de Joint Working Group (JWG) behandeld.

Hendrik Boland, vice voorzitter van de EMH, was hierbij aanwezig. Hendrik is bij het opstellen en het tot stand komen van het voorstel zeer nauw betrokken geweest als mede-auteur. Vanuit de diverse Europese landen waren vertegenwoordigers van de diverse "scheepvaartinspecties" aanwezig. Het voorstel is niet aangenomen maar de EMH is gevraagd enkele vragen vanuit de JWG te beantwoorden voordat het voorstel opnieuw in behandeling wordt genomen. Binnen de EMH is er nu een kleine werkgroep hier mee bezig Vanuit de Nederlandse overheid zijn Eise Mulder en Leendert Korvink nauw bij de besprekingen betrokken.

Hoofdstuk 19 (historische schepen) van de Europese richtlijn voor de binnenvaart (2006/87/EG) heeft dus nog geen invulling gekregen. Dat is ook niet noodzakelijk voor de schepen die nu voor het eerst onder de richtlijn vallen omdat deze de komende 10 jaar gebruik kunnen maken van het overgangsartikel 8, waarbij een certificaat van onderzoek kan worden afgegeven zonder dat het schip aan alle eisen voldoet mits het schip geen gevaar oplevert. (JB)

Binnenvaartregeling gepubliceerd

Na het publiceren van de Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit is op 12 juni 2009 uiteindelijk de bijbehorende Binnenvaartregeling gepubliceerd. Net op tijd voor de invoering van de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling op 1 juli 2009. De gehele Binnenvaartregeling bestaat uit 464 pagina's en is compleet 64 Mb! Te downloaden via *www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm*.

In de Binnenvaartregeling staat:
- de definitie van de Nederlandse binnenwateren
- de koppeling naar de regels zoals die geldig zijn op de Rijn
- de eisen aan ondernemers en bemanningsleden (nvt op pleziervaart)
- dat de technische eisen waaraan binnenschepen (ook pleziervaart) moeten voldoen in de europese richtlijn 2006/87/EG staan
- de certificaten van binnenschepen
- de meetbrief
- vaartijden en bemanningssterkte (nvt op pleziervaart)
- het geneeskundig onderzoek (ook tbv vaarbewijzen voor de pleziervaart)
- vaarbewijzen en radarpatenten
- overige documenten (rijnvaartverklaring)
- registratie en statistiek (nvt op pleziervaart)
- toezicht en handhaving
- overgangsbepalingen en wijzigingen in andere reglementen
- bijlage 1.1 Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995
- bijlage 1.2 Patentreglement Rijn
- bijlage 1.3 Reglement betreffende veiligheidspersoneel aan boord van passagiersschepen (RVP)
- bijlage 1.4 Voorschriften met betrekking tot typegoedkeuring en installatie tachograven Rijnvaart
- bijlage 1.5 Voorschriften omtrent de kleur en de sterkte der lichten, alsmede omtrent de goedkeuring der navigatielantaarns voor de Rijnvaart
- bijlage 1.6 Voorschriften omtrent de minimum eisen en de keuringsvoorwaarden voor radarinstallaties voor de Rijnvaart
- bijlage 1.7 Voorschriften omtrent de minimum eisen en de keuringsvoorwaarden voor bochtaanwijzers voor de Rijnvaart
- bijlage 1.8 Voorschriften omtrent de inbouw en de controle van het functioneren van radarinstallaties en bochtaanwijzers voor de Rijnvaart
- bijlage 2.1 Model bewijsstuk historische vakbekwaamheid
- bijlage 3.1 Aanvullende voorschriften voor passagiersschepen op zone 2
- bijlage 3.2 Technische eisen voor Amsterdamse dekschuiten
- bijlage 3.3 Technische eisen voor rondvaartboten van het Amsterdamse grachtentype
- bijlage 3.4 Technische eisen voor open rondvaartboten
- bijlage 3.5 Technische eisen voor skûtsjes
- bijlage 3.6 Technische eisen voor veerponten
- bijlage 3.7 Technische eisen voor veerboten
- bijlage 3.8 Technische eisen voor bunkerstations
- bijlage 3.9 Technische eisen voor patrouillevaartuigen

- bijlage 3.10 Model van het certificaat van onderzoek voor bunkerstations
- bijlage 4.1 Metingsvoorschriften
- bijlage 5.1 Minimumbemanning van hechte samenstellen
- bijlage 5.2 Minimumbemanning voor schepen voor dagtochten
- bijlage 5.3 Minimumbemanning voor stoomschepen voor dagtochten
- bijlage 5.4 Minimumbemanning voor hotelschepen
- bijlage 5.5 Minimumbemanning voor veerboten
- bijlage 5.6 Minimumbemanning voor sleepschepen
- bijlage 5.7 Minimumbemanning van sleepboten en sleepboten die havendiensten verrichten (nvt voor pleziervaart)
- bijlage 5.8 Minimumbemanning snelle veerponten
- bijlage 6.1 Keuringsaanwijzingen en keuringseisen (tbv vaarbevoegdheidsbewijzen)
- bijlage 6.2 Model geneeskundige verklaring binnenvaart
- bijlage 6.3 Model bericht van afkeuring
- bijlage 6.4 Model eigen verklaring
- bijlage 7.1 Erkende vaarbewijzen
- bijlage 7.2 Erkende bewijzen van vaarbekwaamheid, onderscheidenlijk diploma's en opleidingen, die geheel respectievelijk gedeeltelijk dispensatie geven van het onderzoek naar de kennis en bekwaamheid om een schip te voeren
- bijlage 7.3 Modellen vaarbewijzen
- bijlage 7.4 Modellen vrijstellingsbewijzen
- bijlage 8.1 Model rijnvaartverklaring
- bijlage 8.2 Model verklaring
- bijlage 8.3 Model bewijs van toelating

Behalve de artikelen en de bijbehorende bijlagen, bevat de Binnenvaartregeling ook een uitgebreide toelichting. (JB)

Uitspraak van de rechter over het gebruik van normen in Nederlandse wetgeving

Deze uitspraak kan gevolgen hebben voor alle andere wetgeving waarin verwezen wordt naar een NEN-norm. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de Wet Pleziervaartuigen. Door het opnemen van zo'n norm in de tekst van de wet wordt zo'n norm eigenlijk ook gewoon een wet. Deze NEN-normen zijn echter niet vrij te gebruiken, in tegenstelling tot gewone wetten rust er auteursrecht op en voor het gebruik ervan moet betaald worden aan het Nederlands Normalisatie Instituut.

Het adviesbureau Knooble maakt berekeningen op grond van het Bouwbesluit. In het Bouwbesluit wordt naar heel veel NEN-normen verwezen, die bovendien zeer regelmatig worden vernieuwd en aangepast. Het telkens weer aanschaffen van nieuwe exemplaren is een kostbare zaak voor Knooble. In de onderhandelen met het NNI wilde het NNI geen alternatief bieden en Knooble bracht de zaak voor de rechter. Op 31 december 2008 heeft de rechter een uitspraak gedaan over het gebruik van Nederlandse Normen in de Nederlandse wetgeving. Uit het vonnis blijkt dat de Haagse rechtbank met Knooble van mening is dat NEN-normen, waarnaar verwezen wordt in het Bouwbesluit, niet verbindend zijn, omdat ze niet volgens de Bekendmakingswet zijn bekend gemaakt.

Het betekent dat voorschriften met kracht van wet niet via de Raad van State langs het parlement zijn gekomen en niet via de Koningin met contrasein van een minister zijn vastgesteld. Toch is inmiddels door de Staat besloten om in hoger beroep te gaan tegen de uitspraak en niet - zoals Knooble graag wilde - meteen bij de Hoge Raad (sprongcassatie) maar gewoon via de normale weg. Dit betekent dat het proces veel langer gaat duren. De ministers Hirsch Ballin (Justitie), Van der Hoeven (Economische Zaken) en Van der Laan (Wonen) zien in het vonnis geen aanleiding om tot wijziging van het huidige systeem over te gaan: “Het huidige systeem van verwijzen in wetgeving naar normen en andere private documenten is deugdelijk en in lijn met Europese aanpak.” Toch wordt er, in lijn met het onderzoek van 2004 inzake de Kenbaarheid van Normen en Normalisatie, wederom een onderzoek gestart naar de beschikbaarheid van NEN-normen.

Wie meer informatie over het geheel wil hebben kan terecht bij *http://www.knooble.com/petitie/nieuws.php*. (JB)

Compleet verhaal over het certificaat van onderzoek voor pleziervaartuigen na 1 juli 2009

Voor eigenaren van pleziervaartuigen die willen weten of hun schip een certificaat van onderzoek nodig heeft en wat er dan allemaal wanneer geregeld moet worden en hoe is een compleet verhaal geschreven over het certificaat van onderzoek. Het verhaal begint met een informatietekst en wordt gevolgd door de officiële teksten over het certificaat van onderzoek uit de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit, de Binnenvaartregeling en de Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG. Tot slot worden alle technische eisen die aan pleziervaartuigen worden gesteld per artikel uitgewerkt.
Het complete verhaal is volledig bijgewerkt aan de stand van zaken per 1 juli 2009 en is te downloaden via *www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm*.

Compleet verhaal over de vaarbewijzen voor pleziervaartuigen op de Nederlandse wateren na 1 juli 2009

Voor schippers en eigenaren van pleziervaartuigen is een compleet verhaal geschreven over de nieuwe vaarbewijsstructuur die per 1 juli 2009 van kracht gaat worden. Wie heeft welk vaarbewijs nodig en hoe kom je daaraan. Alles over de overgangsregeling voor eigenaren van pleziervaartuigen langer dan 25 meter. Het verhaal wordt gevolgd door officiële teksten it de Binnenvaartwet, het Binnenvaartbesluit en de Binnenvaartregeling.
Het complete verhaal is volledig bijgewerkt aan de stand van zaken per 1 juli 2009 en is te downloaden via *www.xs4all.nl/~bosq/downloads_wetten.htm*.



Gas aan boord
Deel 3

Henk Bos

Inleiding deel 3 In verband met de veiligheid hebben we het uitsluitend over propaan. In nummer 41 en 42 van INFO 20M hebben we de reglementen, propaangas, gasflessen en de gasflessenkast cq gasbun behandeld. Dit deel 3 gaat over het stukje tussen de gasfleskraan en de schotdoorvoer van de flessenkast cq gasbun. Het behandelt de manometer, het reduceer met overdrukbeveiliging en ontluchting, de slangbreukbeveiliging met de lagedrukslang naar de schotdoorvoer. In deel 4 wordt de situaties met het reduceer op de wand gemonteerd behandeld.

Voorschriften 2006/87/EG Europesche richtlijn (BVW)

Artikel 14.06 Drukregelaars
1. De gebruiksapparaten mogen slechts op de flessen worden aangesloten door middel van een distributienet dat is voorzien van **één of meer drukregelaars**, die de gasdruk verlagen tot de gebruiksdruk.

Deze drukvermindering kan in **één of twee trappen** worden bewerkstelligd. Alle drukregelaars moeten op een bepaalde druk overeenkomstig artikel 14.07 zijn afgesteld.

2. De laatste drukregelaar moet zijn voorzien van, dan wel worden gevolgd door, een inrichting waardoor het distributienet **automatisch is beveiligd tegen overdruk**, wanneer de drukregelaar onvoldoende zou functioneren.

Gewaarborgd moet zijn dat in geval van een lek uit deze veiligheidsvoorziening ontsnappend gas in de openlucht wordt afgevoerd en **niet in het inwendige van het schip** kan doordringen of in aanraking kan komen met een ontstekingsbron; zo nodig moet daartoe een afzonderlijke leiding worden aangelegd.

3. Veiligheidsventielen en afblaasleidingen moeten tegen het **binnendringen van water zijn beschermd**. Zie 30.12.2006 NL Publicatieblad van de Europese Unie L 389/91.

Artikel 14.07 Druk
1. Bij een drukregeling in **twee trappen** mag de waarde van de middeldruk niet meer bedragen dan 2,5 bar boven de heersende atmosferische druk.

2. De einddruk van het gas bij het verlaten van de laatste drukregelaar mag niet meer bedragen dan **0,05 bar** boven de heersende atmosferische druk, waarbij een speling van **10 %** is toegestaan.

In een bun of flessenkast
Door de constructie is de bun of flessenkast de veiligste plek. Korte flexibele leidingen en goed beschermd terwijl evt lekgas op een veilige manier wordt afgevoerd.
Als de drukregelaar niet vast bevestigd is op, of gesteund wordt door de aansluiting van de fles, moet de drukregelaar apart in de gasbun vastgezet worden om het te beschermen tegen beschadiging of blootstelling aan vuil en water. De drukregelaar kan dan zodanig worden bevestigd dat via de aansluiting van de gasfles het gas zonder belemmering naar de regelaar kan laten stromen.
Drukregelaars moeten worden gemaakt van corrosiebestendig materiaal of een effectieve coating, zoals verf of plastic, tegen corrosie hebben. De bevestiging moet van corrosiebestendig materiaal zijn of bekleed zijn met een corrosie werende laag of coating.

Meerdere mogelijkheden
1 Bij kleine systemen zit het reduceer meestal op de fles en bestaat het systeem in de gasbun uit het volgende:
* Een reduceer met manometer en ingebouwde overdruk beveiliging. Na het reduceer een slangbreukbeveiliging en een lagedruk slang naar het schotdoorvoer. De fleskraan dient dan als hoofdafsluiter. Soms wordt er een magneetventiel ingebouwd als op afstand bestuurbare hoofdschakelaar.

2 Bij een groter systeem kan de regelaar op de wand van de gasbun zitten en wel om diverse redenen. Het systeem bestaat dan uit:
* Een slangbreukbeveiliging met manometer, een hoge druk slang naar de regelaar een hoofdschakelaar, een metalen leiding naar het schotdoorvoer. (Zie deel 4)

3 Een modern systeem kan ook uitgevoerd zijn met het Truma systeem bestaande uit:
* Truma SecuMotion, Truma DuoComfort (omschakelsysteem) of Gasdrukregelaar set met automatische omschakeling Duomatic Plus. (Zie deel 4)

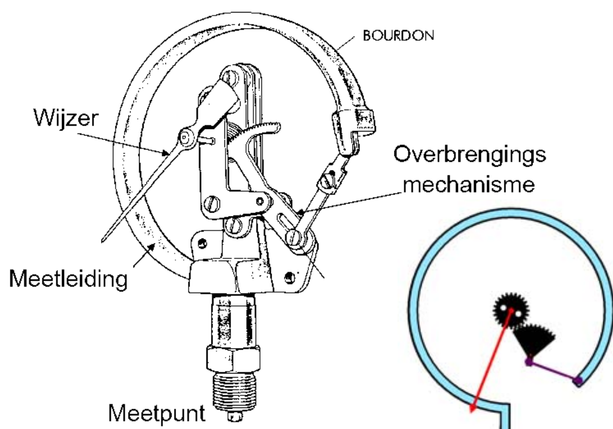
Reduceren moet
Propaan/Butaan is bij normale atmosferische druk een gas en bestaat alleen bij lage tot zeer lage temperatuur of onder druk in vloeibare vorm. Normaal wordt het gas onder druk in vloeibare vorm opgeslagen in een stalen fles, cilinder of tank.
Wanneer de druk wordt vrijgelaten (bijvoorbeeld wanneer de gaskraan wordt geopend), gaat de vloeistof koken en vormt zich een damp (gas), die bruikbaar is als brandstof.
De druk in de fles is afhankelijk van de omgevingstemperatuur. Bij 0º C is de druk 4 Bar en bij 15º C ongeveer 15 Bar. Dat betekent dat de druk moet worden verlaagd tot de druk waarvoor de apparatuur is ontworpen.

Elk gas systeem moet voorzien zijn, of de mogelijkheid hebben tot het installeren van een drukregel systeem. Dit systeem moet zo ontworpen zijn dat het een vaste druk levert voor de gebruikstoepassingen, maar niet meer dan 0,005 Mpa. Een label met aanduiding van de werkdruk van de toegepaste propaangas toestellen moet aangebracht zijn in de nabijheid van propaangas tank.
De propaangas drukregelaar moet een overdrukbegrenzer hebben om ongecontroleerde vermeerdering van de druk boven de 0,015 MPa waarde in de lage druk kant te voorkomen. Afblaas van gas van deze begrenzer moet binnen de gasbun blijven of afgevoerd worden naar buiten het schip. De begrenzer mag een overdruk regelaar zijn, een overdruk klep of een automatische regelaar.
De nominale druk moet aangegeven staan op de drukregelaar.
Instelbare drukregelaars kunnen dus niet toegepast worden.

Eenheden om in de war te raken
Met druk bedoelen we in dit verband altijd overdruk dus de druk groter dan de luchtdruk. Druk kan worden gemeten in: mm Hg (kwikkolom), mm WS (waterkolom), bar, atm (atmosfeer), kg/cm en in pascal (Pa). Helaas worden alle eenheden door elkaar gebruikt.
Omdat de druk van het gas laag is, worden er ook nog eens variaties op gemaakt zoals gram per vierkante centimeter in plaats van kilogram per vierkante centimeter. Vooral deze waarde komt veel voor op drukregelaars. Men spreekt dan van een 30 of een 50 grams-regelaar.
Ook komt de aanduiding in bar of in kg/cm2 veel voor.
De aanduiding die volgens het SI-stelsel moet worden gebruikt, namelijk die in Pa (pascal), komt nog nauwelijks voor. Om problemen te voorkomen wordt zo veel mogelijk de waarde in kPa (kilopascal) en de vergelijkbare waarde in bar gebruikt in de regelgeving. Om iets om te rekenen zie: *http://www.unitconversion.org/unit_converter/pressure.html*

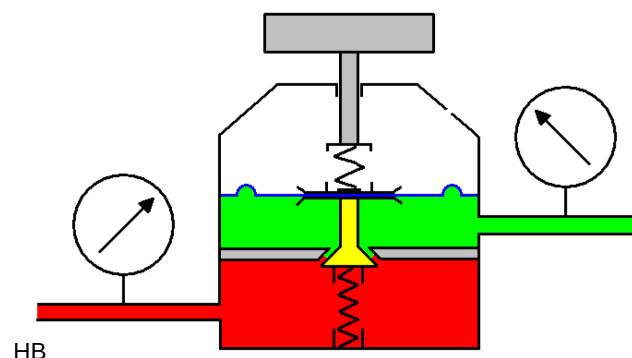
De manometer

Mano-meter komt van het griekse Manos wat ijl betekend. Het was dus een aanwijsinstrument waarmee men de druk van gassen (ijl) probeerde te meten. In 1663 was het Robert Boyle die een nauwkeuriger instument bedacht voor het meten van (lucht) drukken. Van hem komt de naam "barometer" wat zoveel wil zeggen als bar-overdruk-meter. Een barometer is dus ook een manometer en wordt als barometer gebruikt voor omgevingsluchtdrukken.



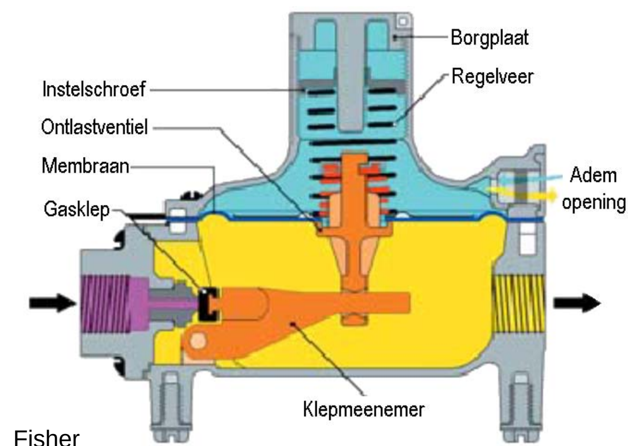
Een werking van een manometer is hetzelfde als het roltongfluitje van een kinderfeestje.
Voor de lage drukken gebruiken ze dan een ovale buis en voor de hoge een ronde buis, die half gebogen is.
Door de druk van de stof die in de buis komt, wil deze de ideale vorm aannemen. zodat deze hiermee het tandheugel naar boven beweegt. Hierdoor worden de tandjes van de ronde as meegenomen, die op hun beurt de wijzer laten uitslaan. Als de druk weer minder wordt, zal deze door de veerkracht van de buis weer terug buigen, en de as en naald worden weer terug bewogen.
Een manometer is een meetinstrument waarmee druk wordt gemeten. De nauwkeurigheid van de manometer ligt tussen +/- 0,2% en +/- 2,5% van de volledige schaalwaarde. De buisveer wordt afhankelijk van de toepassing gemaakt uit fosforbrons. De toelaatbare omgevingstemperatuur van de manometer ligt tussen -40° C en +60° C.

Principe van een reduceer


HB

Gas onder de flesdruk (4-15 bar) is hier rood weergegeven. Groen is de veilige druk van 30 mbar die we voor de verbruikers nodig hebben. Geel is het klepje en blauw is een rubberen membraan. De werking is als volgt:
Het gele klepje is in een zwevende toestand opgehangen tussen 2 veren. Gaat hij omhoog dan wordt de opening in de grijze plaat kleiner en kan er minder gas door. Gaat hij omlaag dan kan er meer gas door. Dit gas komt onder het membraan en oefent daar een kracht uit naar boven waardoor het gele klepje omhoog getild wordt.
De doorlaatopening wordt kleiner en door het verbruiken van gas daalt de druk en zal de klep door de veerdruk weer naar beneden gaan, De druk wordt bij deze tekening ingesteld door aan de knop te draaien.

Een Fisher 912 gasreduceer



Fisher

De werking van dit reduceer is hetzelfde als bij de principe beschrijving. Paars is de hogedrukzijde en geel is de lage druk voor de gasgebruikers.
U kunt zich voorstellen dat als een gassysteem 's morgens geopend wordt dat de temperatuur van het gas misschien 17 à 18° C is. Het hele gassysteem vult zich en de druk is keurig 30 mbar. De zon komt op en het schip wordt warm en zo ook het gas in het systeem. Hierdoor stijgt de druk in het systeem en er ontstaat een riskante situatie.
Om de regelaar de kans te geven om de druk weer op 30 mbar te brengen is er een ontlastklep ingebouwd. Als de druk 2 keer de werkdruk is, met een maximim van 150 mbar wordt het membraan iets opgetild en het teveel aan gas komt in de blauwe ruimte. Via de ademopening wordt dit teveel aan gas afgevoerd naar buiten, de druk daalt en de ontlastklep sluit zich weer.
De afgeregelde druk is door de fabriek afgesteld op 30 mbar, bij een test moet het liggen tussen 25 en 35 mbar. Door een gascomfoor aan te steken stelt de regelaar de werkdruk in. Door de vlam in één keer uit te zetten zal het even duren voor de regelaar dat in de gaten krijgt. De druk (sluitdruk) mag maximaal 40 mbar zijn.

Problemen met gasreduceren
Rubber is helaas een materiaal wat nogal snel verouderd. Dit geldt voor het membraan, de gasklep en de ontlastklep. Na 10 jaar is het niet meer te vertrouwen, het wordt kleverig en het reduceer is aan vervanging toe.



We hebben ook nog een exemplaar die gewoon in het midden gescheurd is. Als het gebeurd is het maar te hopen dat de installatie goed voor elkaar is. Denk maar aan de enorme gaswolk die dan ontstaat. Wordt deze niet snel genoeg afgevoerd en het gas komt in een verblijfsruimte dan is de kans op een BOEM erg groot en wordt het tijd om 112 te bellen.





Ook corrosie doet een duit in het zakje. Vooral de Cara-Gimeg reduceren zijn er gevoelig voor. Door roesten van de veerschotels kan het menbraam gemakkelijk geperforeerd worden. Het membraan is maar 0,3 mm dik. Het muntje is een dubbeltje.





Een tijdelijke oplossing is het inpakken in een plastic zakje, beter is een RVS reduceer met manometer.



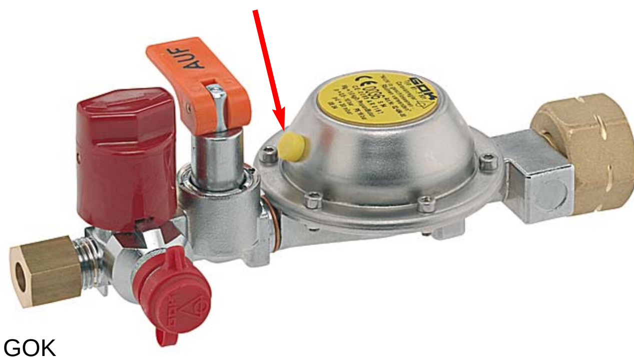
Controleer daarom periodiek het jaartal die op het reduceer staat. Ik zou het jammer vinden als u in de krant komt en opgenomen wordt in de ongevallen statistiek.

Systeem 1. Reduceer op de fles


HB


HB HB

Links de Cara-Gimeg reduceer en rechts een RVS exemplaar van de firma GOK en verkrijgbaar bij Inno~nautic. Let er op dat de aansluiting van het reduceer klopt met de fleskraan en wissel ELKE keer het rubberen ringetje. Voor het linker reduceer iets aanzetten met een kleine steeksleutel 30. Bij het GOK reduceer kunt u volstaan met het vastdraaien met de hand.
Let er verder op dat het reduceer is uitgerust met een ontlastklep (zie pijlen).

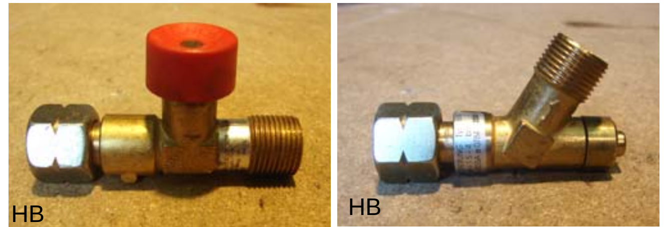


GOK

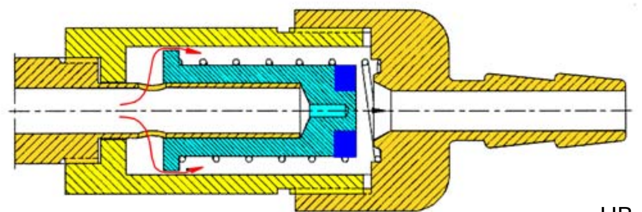
Helaas ontbreekt hier de manometer zodat het reduceer niet voldoet aan de PVW 10239. Wel heeft dit reduceer een slangbreuk beveiliging en een test aansluiting.
Om het gassysteem te kunnen testen op 150 mbar via deze testaansluiting is een afsluiter aangebracht.

BVW EU richtlijn 2006/87/EG
Artikel 14.09. Distributienet lid 4.
Achter elke drukregelaar moet een testaansluiting zijn aangebracht. Door middel van een kraan moet zijn gewaarborgd dat de drukregelaar bij een test niet aan de testdruk wordt blootgesteld.

Slangbreukbeveiliging


HB HB

Beide slangbreukbeveiligingen zijn bedoeld voor montage na het reduceerventiel. De hoeveelheid gas waarbij de klep sluit dient afgestemd te zijn op het maximaal te verwachten gasgebruik.
De linkse is 10 kg/uur en de rechtse 8,5 kg per uur.


HB

De blauwe zuiger wordt door het veertje naar links geduwd. De stroomsnelheid van het gas oefent een kracht uit op de zuiger. Wordt de gasstroom sneller dan wordt de zuiger langs de pen geschoven tegen de gasdruk in en zal afdichten op het blauwe rubberen ring. Bij deze moet de druk van het systeem afgehaald worden om de beveiliging te resetten. Bij de bovenste 2 volstaat het om krachtig op de knop te drukken.

De slangverbinding naar het schotdoorvoer



Het reduceer kan met een lage drukslang met een maximale lengte van 45 cm aangesloten worden op het schotdoorvoer. Zowel de rubberen als de moderne PVC slang kunnen hiervoor gebruikt worden. Het reduceer is voorzien van 3/8 of 1/2 duims linkse gasdraad. Neem hiervoor een slang met aangeknepen verbindingen. Lig vooral niet te mieren met slangklemmen. Daarbij gaat van alles fout met alle risico's vandien.
De RVS slangklemmen horen in oppositie te staan en niet harder aangedraaid dan nodig is voor een goede verbinding.



HB



Deze slangklem is veel te vast aangedraaid en snijdt de slang in. Het rubber kan niet meer veren en dit leidt tot lekkage. De verbinding sluit nu op 1 richel van het slangenpilaar terwijl er 3 aanwezig zijn. Het groene reduceer is niet toegelaten voor een boot en hoort in een caravan thuis.

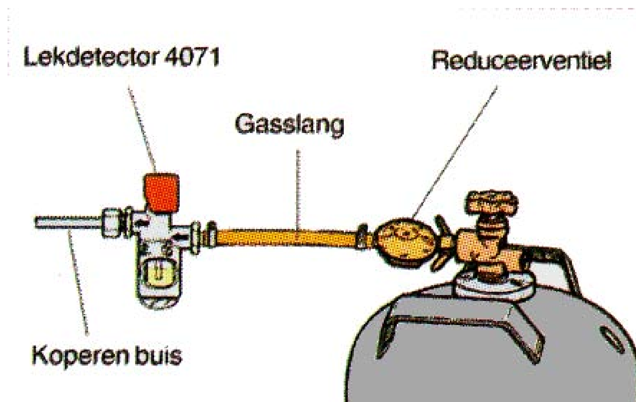


HB

In deze slang is te zien dat er maar 1 slangenklem heeft gefunctioneerd. Hier is ook het lagensysteem te zien van de rubberen gasslangen.



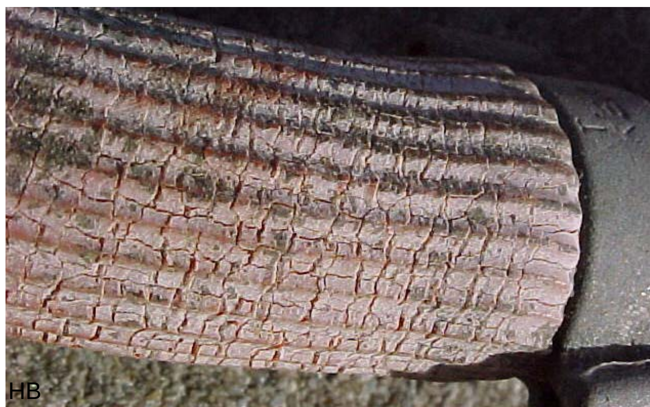
Deze stalen slangklemmen horen niet thuis op een schip en zeker niet in de gasbun. Door weersinvloeden kunnen ze in korte tijd doorroesten terwijl u denkt met een veilig schip te varen!



Monteer vooral geen lekdetector in de gasleiding. Zeker niet zwevend. Het risico op slangbreuk is hier sterk aanwezig. Er zijn te veel lekdetectoren aangetroffen die zelf lekten. Ze hebben zeer veel onderhoud nodig die in de praktijk achterwege blijft!



Deze situatie trof ik aan op de Hiswa. Om de manometer af te kunnen lezen moet deze naar boven staan. Helaas wordt nu de slang op buiging belast en dat is nu net niet de bedoeling.

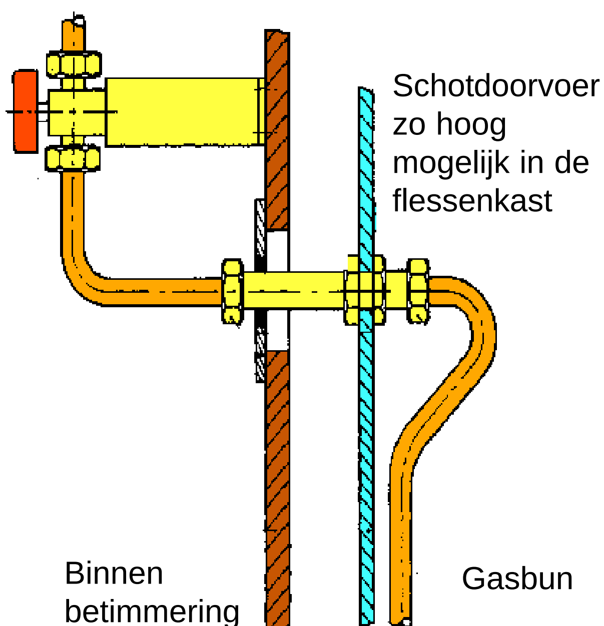


Deze slang NOOIT gebruiken. Het is je geluk uitdagen.



De gevolgen van verkeerd gebruiken

Goed	Fout	Opmerking
		Slangnippels niet verschoven monteren. Het verdraaien van de slang kan hierdoor vermeden worden.
		Geen trek of duwspanning op de slang uitvoeren. Zorg voor een spannings-vrije montage
		Minimale buigradius Slang niet met een kleine straal buigen Knikken altijd voorkomen
min140mm		Slang zo leggen dat deze niet kan schavielen of heet wordt HB

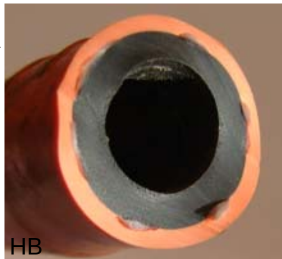




Levensduur van een gasslang

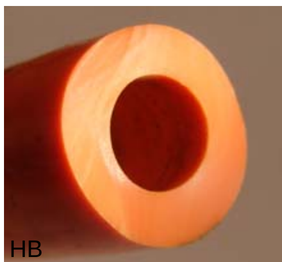
Helaas bevat de propaanfles niet alleen propaan maar ook een klein beetje butaan. Het probleem is dat butaan altijd weer een beetje (en dit geldt dus ook voor LPG!) heliofine bevat, een olieachtig product dat verstopping kan veroorzaken in verwarmingstoestellen! Het andere probleem is dat het rubber aantast, dus de binnenkant van de rubberen gasslang.

Een ander probleem is zonlicht en temperatuur. Allemaal redenen om jaarlijks naar de slangen te kijken en als je het niet meer vertrouwd ze tijdig te vervangen. Na hoeveel tijd dit moet gebeuren staat in geen enkele norm. Wel staat er dat je de slangen periodiek moet controleren. Om dat makkelijk te maken staat de datum er op.



Zo was er eens een havenmeester in het Zuid-Hollandse die voor de schepen die in zijn haven lagen op een A4tje wat adviezen over de gasinstallatie schreef. Hij vond om de 2 jaar vervangen van een gasslang een mooie en veilige tijd. Het is alleen bijzonder dat dit feit daarna een eigen leven is gaan leiden en min of meer de status van wet heeft verkregen. Tegenwoordig hebben we PVC gasslang en zelfs RVS.

PVC gasslang kan uitstekend tegen heliofine. Het nadeel is dat PVC een weekmaker bevat om het soepel te houden. Net zoals alle weekmakers in thermoplastische kunststoffen blijven ze niet permanent aanwezig. Temperatuur en UV straling bevorderen het verdwijnen ervan en verkorten dan ook de levensduur.



RVS gasslang heeft een zeer lange levensduur en voor gebruik aan boord wordt die gesteld op 25 jaar. Bij goede installatie, juist gebruik en onderhoud hoeft de slang in principe binnen deze periode niet meer vervangen te worden. Na de productie en assemblage wordt elke slang met helium op dichtheid getest.





Let bij installatie van een rubber of PVC gasslang op de kwaliteit en inwendige diameter. Tenminste klasse 2 of hoger voor toepassing na de gasdrukregelaar en ten minste klasse 3 of 4, voor de toepassing tussen de gasfles en de regelaar. Klasse 4 indien deze buiten wordt toegepast en/of wordt blootgesteld aan de weersinvloeden.



De inwendige diameter moet minimaal 6 mm zijn. Voor de pleziervaart geldt messing of RVS fittingen terwijl het bij de schepen groter dan 20 meter door 'mag' roesten!

De slanglengte

Bij gebruik als onderdeel van een vaste installatie/ opstelling bedoeld om gasflessen aan te sluiten of voor de eindverbinding op uw verbruikerstoestel gelden de navolgende maximale slanglengtes:
Maximaal 0.6 meter indien deze is gebruikt tussen de gasfles en de drukregelaar, T-stuk of omschakelinrichting.
Schepen en jachten: tot maximaal 1 meter lengte,
Let op: bij jachten (pleziervaart) zijn aangeperste slangkoppelingen verplicht bij de overige scheepvaart worden deze geadviseerd.



Helaas snap ik niet dat een binnenschipper meer risico mag lopen dan een pleziervaartschipper. Daarom het advies om altijd aangeperste knelkoppelingen te gebruiken.
Geen gemier met slangklemmen!

De conditie van de slang

Algemene inspectie: slangen en koppelingen behoren altijd vrij bereikbaar te zijn voor inspectie omdat een gasslang regelmatig doch ten minste jaarlijks vakkundig gecontroleerd moet worden op slijtage, lekkage en/of beschadiging. Vervang de slang bij verkleuring, vervorming, beschadiging of bij de eerste tekenen van poreusheid. Neem geen risico, bij de minste twijfel de slang vervangen, wij adviseren tenminste na drie jaar.
Vergeet bij vervanging echter niet dat er nog steeds gas in de leiding aanwezig is!

Afzepen

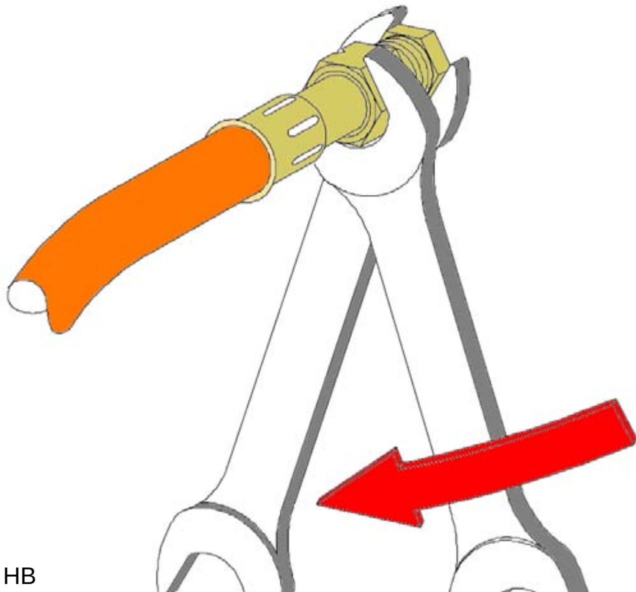
Controle op lekkage: controleer op lekkage met behulp van neutraal zeepwater. Controleer altijd een nieuw gemaakte koppeling op lekkage bijvoorbeeld altijd na het aansluiten van een nieuwe gasfles. Vergeet nooit de afsluiter van de lege fles te sluiten!
Let er op dat de zeep geen ammonia bevat daar dit het zink in messing aantast. De aantasting leidt tot brosheid en breuk!



HB



HB


HB

Gebruik ALTIJD twee passende sleutels om de slangkoppeling vast te zetten en zorg ervoor dat de slang niet kan torderen.

Nog wat gas leed in de gasbun of flessenkast



Overgang van de gasslang op een stalen gasleiding. De stalen leiding hoort deugdelijk tegen corrosie beschermd te zijn!





Op het eerste gezicht een mooie plek om te zitten. Helaas bevindt zich een LIGGENDE gasfles onder het kistje!


HB

Corrosiewerend materiaal is wel op z'n plek maar gebruik dan ook RVS slangklemmen.


HB

Geen gasdichte doorvoering en een stalen koppeling. De onderste gasleiding vindt ik ook niet zo fijn.


HB

Het paste precies zei de schipper en hij was niet blij dat ik zijn uitvinding geen goed idee vond.


HB

Bij deze ' bubbletest' ook wel borrelpot genoemd wordt bij elke test de rode knop ingedrukt. Bij regelmatig gebruik ontstaat er schade aan de afdichting en gaat hij zelf lekken.

Deze serie wordt vervolgd in deel 4.

CHECKLIST ‘Gas aan boord’ deel 3

			Opmerkingen
Flesaansluiting			
Manometer aanwezig			
Drukregelaar			
Aangegeven werkdruk			
Werkdruk is niet hoger dan 0,005MPa			
Borgplaat regelaar aanwezig en verzegeld			
Regelaar heeft een ontlastklep			
Afblaasleiding beschermd tegen water			
Regelaar met vaste instelling			
Capaciteit regelaar voldoende			
Regelaar bevindt zich in de gasbun			
Regelaar onbeschadigd en niet gecorrodeerd			
Regelaar in goede staat en niet ouder dan 10 jaar			
Werkdruk bij meting goed			
Werkdruk gelijk aan werkdruk toestellen			
Sluitdruk bij meting goed			
Slangbreukbeveiliging			
Slangbreukbeveiliging aan het begin van de slang			
Slangbreukbeveiliging afgestemd op het max. verbruik			
Gasslang			
Propaangasslang			
Doorlaat slang >= 8 mm			
Aanduidingen aanwezig			
Slang binnen de leeftijdsgrens van 3 jaar			
Slang niet verwrongen/geknikt/in goede staat			
Slangbevestiging en loop volgens tabel			
Slang voorzien van aangewalste koppelingen			
Slang niet blootgesteld aan de zon			
Lengte groter dan 40 cm			
Lengte kleiner dan 100 cm			
Slang over gehele lengte inspecteerbaar			
Geen aftakking in de slang			
Er zijn geen slangenklemmen aanwezig			
Schotdoorvoer			
Schotdoorvoer juiste type			
Schotdoorvoer zo hoog mogelijk gemonteerd			
Schotdoorvoer zit goed vast			

TIP
‘InnoNautic’ heeft een speciale versie van een schotdoorvoer namenlijk nummer 10107. Dit is de koppeling die zij in hun gasbunnen gebruiken met 1/4L aan de binnenzijde van de bun en 8 mm knel buitenzijde. Je kunt dan namelijk met een gasslang 1/4Lx1/4L een directe verbinding maken tussen het schotdoorvoer en de drukregelaar.



Pijp 8 mm knel

Slang met 1/4L

